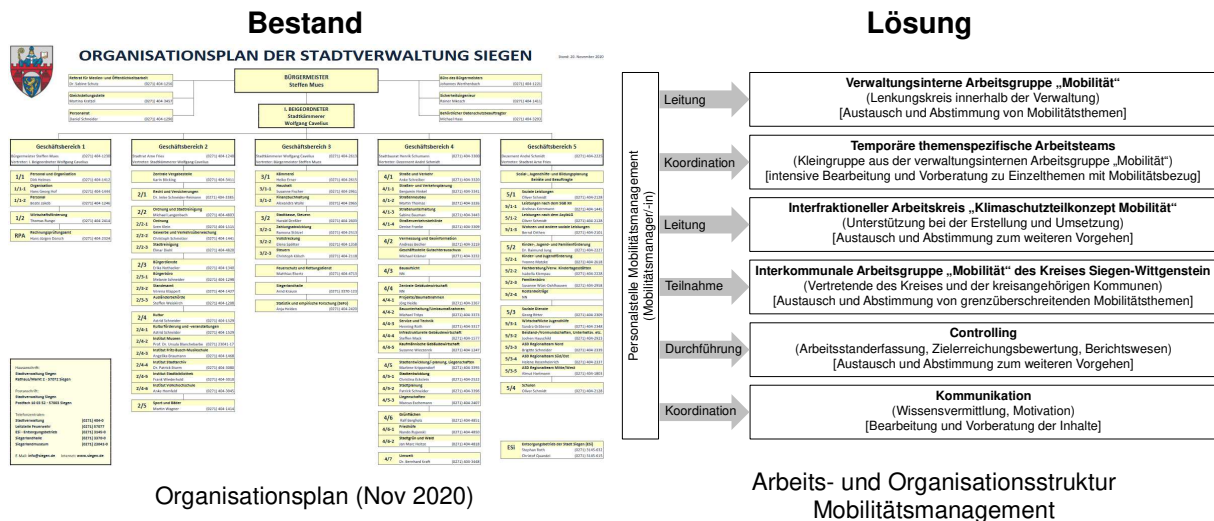


Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Mobilitäts- management	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement

M1 Personalstelle Mobilitätsmanagement



Kurzbeschreibung

Die Themen Verkehr, Mobilität und Umwelt, die im Klimaschutzteilkonzept Mobilität berührt werden, werden in der Verwaltung in mehreren Fachabteilungen behandelt. Ein fachlicher Austausch (intern, aber auch mit der Politik und weiteren Beteiligten außerhalb der Verwaltung) findet bereits heute in unterschiedlichen Arbeitsgremien statt. Darüber hinaus kann die Stadt Siegen durch ihre Mitgliedschaften im Klimabündnis und im Zukunftsnetz Mobilität NRW auf externe Unterstützung zurückgreifen.

In Bezug auf die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements, dessen Grundstruktur im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität entwickelt wurden, fehlt derzeit eine Gesamtkoordination der internen und externen Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus erfordert die maximale Potenzialausschöpfung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität ein stetiges Controlling (Erfassung Umsetzungsstand und Bewertung der Zielerreichung) sowie eine öffentliche Kommunikationsstrategie zur Aktivierung der Verkehrsteilnehmer. Es handelt sich hierbei um neue Aufgaben, die noch nicht in der Verwaltung verankert sind und eine fachübergreifende Kommunikation erfordern.

Es wird empfohlen, die Personalstelle des Mobilitätsmanagements in den Organisationsplan der Stadtverwaltung zu integrieren. Der Stellenbeschreibung sind die Leitung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Mobilität“ sowie des interfraktionellen Arbeitskreises „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“, die Teilnahme an der interkommunalen Arbeitsgruppe „Mobilität“ des Kreises Siegen-Wittgensteins, die Koordination von temporär eingerichteten Arbeitsgruppen mit Bezug zum Themenfeld Mobilität sowie der Durchführung der öffentlichen Kommunikation und schließlich die Durchführung des Controllings zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität zuzuordnen.

Zielsetzung

- ➔ Personelle Verankerung von Mobilität in der Verwaltung
- ➔ Optimierung des fachlichen Austauschs (intern und extern)
- ➔ Personelle Verankerung des Controllings zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Mobilitätsmanagement

M2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Bestand

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Betriebe sind große Verkehrserzeuger. Es entsteht Verkehr durch die Mitarbeitenden, die Besuchenden und die Kundschaft sowie ggf. durch Zulieferer. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gilt es, diese Verkehre so verträglich wie möglich abzuwickeln. Mit Hilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen dazu die notwendigen Veränderungsprozesse angestoßen werden. Da die Stadtverwaltung selbst auch Arbeitgeber ist, zählt sie auch zu den lokal ansässigen Betrieben und soll als Vorbild voran gehen.

Analog zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen, d. h. neben der Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen sowie der Kunden- und Besucherverkehre, ist auch das eigene Fuhrparkmanagement mit einzubeziehen.

Die Stadtverwaltung Siegen ist sich ihrer Vorbildfunktion bewusst und handelt auch dementsprechend und hat selbst Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement eingeführt (u. a. Bikeleasing für Mitarbeitende, Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber, Umrüstung des eigenen Fuhrparks auf alternative Antriebe).

Es gilt nun, weitere lokal ansässige Betriebe von den Vorteilen eines betrieblichen Mobilitätsmanagement zu überzeugen. Hierzu sollte zunächst eine Analyse der lokal ansässigen Betriebe hinsichtlich ihrer Eignung für die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf Grundlage einer Betriebsbefragung (z. B. Betriebsgröße, Arbeitszeitmodelle, Aufkommen Kunden- und Lieferverkehre, ÖPNV-Anschluss) durchgeführt werden. Anschließend muss eine aktive Erstansprache erfolgen (gestufte Ansprache auf Grundlage der identifizierten Eignung), in der der Mehrwert von betrieblichen Mobilitätsmanagement verdeutlicht und von Praxiserfahrungen berichtet wird. Anschließend sollten interessierte Betriebe bei der Entwicklung und Einführung eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Neben Beratungsangeboten und Kontakten bieten auch Förderprogramme entsprechende Anreize.

Aufgrund der bestehenden Kontakte zu den lokal ansässigen Betrieben, sollte die Wirtschaftsförderung in den Ausbauprozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingebunden werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen bei dieser Maßnahme durch Beratung sowie fachliche und organisatorische Unterstützung. Diese Möglichkeit kann von der Stadt Siegen in Anspruch genommen werden.

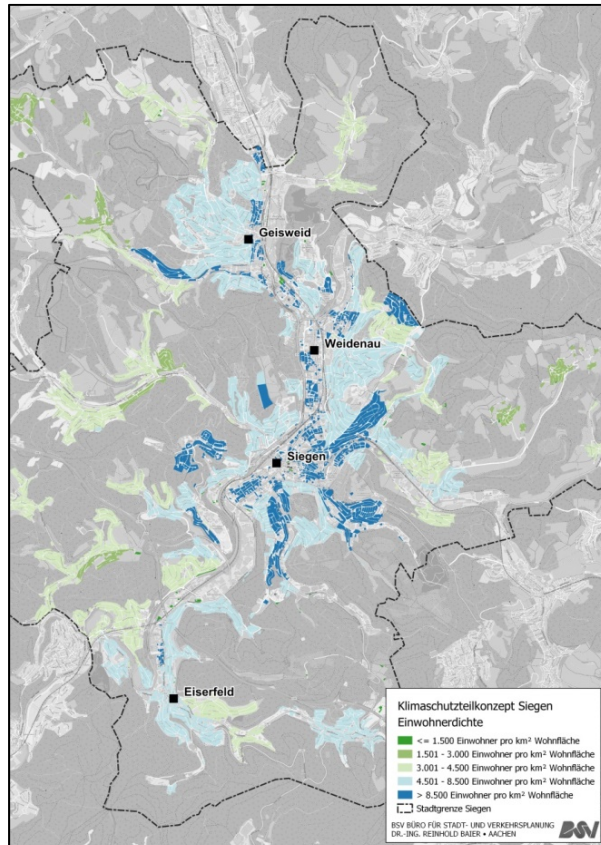
Zielsetzung

- ➔ Motivation von lokal ansässigen Betrieben zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- ➔ Unterstützung von interessierten lokal ansässigen Betrieben durch eigene Förderprogramme und Beratungsangebote
- ➔ Anstoßen von Veränderungsprozessen für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre

Mobilitätsmanagement

M3 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Bestand



Einwohnerdichte in Siegen

Lösung



Beispiel Informationsbroschüre für neue städtische Mitarbeiter

Kurzbeschreibung

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement soll nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten sichern und deren Nutzung weiter fördern. Dabei werden unterschiedliche Ansätze unterschieden:

In Bezug auf die **Mobilität im ländlichen Raum** gilt es eine bezahlbare Mobilität auch ohne Auto zu sichern. Dazu müssen entsprechend die Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Ausbau Radverkehrsnetz, Einrichtung von attraktiven ÖPNV-Angeboten, Förderung von bürgerschaftlichen Angeboten). Sind die Mobilitätsangebote vorhanden, müssen sie entsprechend kommuniziert werden, damit sie auch bekannt sind und genutzt werden können.

Siegen ist Oberzentrum und weist zum Großteil dicht besiedelte Gebiete auf. Bereiche mit ländlichem Charakter zeigen sich für die Stadt-/Ortsteile in städtischer Randlage (Sohlbach, Buchen, Meiswinkel, Langenholdinghausen, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Oberschelden, Gosenbach, Feuersbach, Volnsberg, Breitenbach, Niedersetzen, Obersetzen). Für diese Bereiche sollten die noch vorhandenen Nahversorgungsmöglichkeiten möglichst aufrechterhalten werden. Ist dies wirtschaftlich nicht möglich, ist die Einbindung von ehrenamtlichem Engagement (z. B. Dorfläden) zu prüfen. Das definierte Radverkehrsnetz berücksichtigt die Anbindung dieser Stadt-/Ortsteile an die Kernstadt (Grundnetz). Hier erfolgt über die Handlungsempfehlungen zum Radverkehr eine Optimierung der Radverkehrsführung. Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung sind gemeinsam mit dem ZWS die Möglichkeiten für alternative

ÖPNV-Bedienkonzepte zu klären (z. B. Bürger fahren Bürger, Elektrokleinbus SAM).

Mit einem Umzug in eine neue Stadt erfolgt in der Regel eine Neuorientierung (z. B. Auffindung neuer Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten). Mit einem frühzeitig greifenden Informationsangebot für **Neubürger**, kann der Neuorientierungsprozess auch für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens genutzt werden. Neben Informationen zum ÖPNV (z. B. Liniennetzkarte und Preistabelle), zum Radverkehr (z. B. Übersichtskarte zum Radverkehrsnetz, Übersichtskarte mit den Verknüpfungspunkten zum ÖPNV) sowie zu vorhandenen bzw. geplanten Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing) können Schnuppertickets zum Ausprobieren der beworbenen Mobilitätsangebote animieren.

Es wird empfohlen, die Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten gezielt für Neubürger bereitzustellen (über städtische Internetseite, als Neubürgerbroschüre, die bei der Anmeldung ausgehändigt wird). Durch Beilage von Schnuppertickets können Nutzungsanreize zur Sammlung von Erfahrungen geschaffen werden. Da vor allem der Arbeits- und Ausbildungsweg durch die Regelmäßigkeit der Durchführung eine ausgeprägte Verhaltensroutine aufweist, können Neubürger, die in Siegen arbeiten auch über die Arbeitgeber angesprochen und informiert werden (zählt auch zum betrieblichen Mobilitätsmanagement). Es wird empfohlen, dass die Stadt hier als Vorbild voran geht und eine Informationsbroschüre „Wege zur Arbeit“ für die drei Hauptstandorte erstellt und an neue Mitarbeiter verteilt.

„Die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen wirken sich darauf aus, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden“ (Zukunftsnetz Mobilität NRW). Vor diesem Hintergrund sind eine frühzeitige Information und Aufklärung bzgl. der Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie das Einüben von nachhaltigem Mobilitätsverhalten von hoher Bedeutung. Eine zentrale Erreichbarkeit von **Kindern und Jugendlichen** bietet sich in den Schulen an. Im Hinblick auf die Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen müssen zunächst die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Aufstellung von Schulwegplänen unter Einbeziehung der Kinder, Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Grundschulen). Die Durchführung von Aufklärungs- und Motivationsarbeit obliegt dem Lehrpersonal in Zusammenarbeit mit der Polizei.

Im Hinblick auf das schulische Mobilitätsmanagement ist die Stadt vor allem für die Schaffung der Rahmenbedingungen zuständig (→ Netze zur sicheren Erreichbarkeit der Schulstandorte mit allen Verkehrsmitteln). Hier soll die geplante Fortsetzung der Einrichtung von Hol-/Bringzonen durchgeführt werden. Darüber hinaus kann die Stadt die Aktionen Schulwegdetektive (3./4. Klasse) und Radwegdetektive (5./6. Klasse) an den Schulen initiieren und in Zusammenarbeit mit den Schulen und der Polizei durchführen. Die Erkenntnisse können als planerische Beteiligung von Kindern in die Aktualisierung von Schulwegplänen oder die Erstellung von quartiersbezogenen Kinderstadtplänen einfließen.

Senioren sind altersbedingt in ihren Mobilitätsmöglichkeiten eingeschränkt. Um ihre Mobilität dennoch aufrecht zu erhalten, müssen senioregerechte Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Rastmöglichkeiten auf Alltagsrouten, barrierefreie Fußverkehrsnetze, barrierefreien ÖPNV). Darüber hinaus können weitere Hilfsangebote (z. B. Busbegleitung, Übungsangebote zur sicheren Nutzung eines Rollators oder eines Pedelects) unterstützen.

Die Sicherung der Barrierefreiheit soll über die Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖPNV gewährleistet werden. Im Hinblick auf Rastmöglichkeiten sind die Alltagsrouten von Senioren quartiersbezogen zu analysieren (Analyse der Altersstruktur, Erfassung bedeutender Zielpunkte von Senioren, Identifizierung und Analyse der Routen im Netz). Die Analyse der identifizierten Routen kann im Rahmen eines Fußverkehrschecks unter Einbindung von Seniorinnen und Senioren aus dem Quartier durchgeführt werden. Um Synergien zur Kindermobilität zu nutzen, können statt reinen Sitzelementen auch kombinierbare Sitz- und Spielelemente eingesetzt werden, zumindest dort, wo sich Alltagswege von Kindern und Senioren überlagern. Für die Durchführung von Übungsprogrammen (Rollator, Pedelect) und Begleitprogrammen (Busbegleitung) ist die Stadt selbst nicht zuständig, kann hier aber als Koordinator und Initiator aktiv werden. Bereits heute informiert die Stadt Siegen gezielt die Gruppe der älteren Menschen über die städtische Internetseite (Leben in Siegen – Senioren

in Siegen). Hier können die Hinweise zu vorhandenen Übungs- und Begleitprogrammen eingebunden werden. Das Begleitprogramm Busbegleiter, das Senioren oder aber auch mobilitätseingeschränkte Menschen bei Bedarf in Anspruch nehmen können, kann in Kooperation mit dem ZWS, dem Jobcenter und caritativen Einrichtungen initiiert und durchgeführt werden.

Zielsetzung

- ➔ Sicherung von Mobilität ohne privatem Pkw
- ➔ Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl
- ➔ Sicherung von eigenständiger Kindermobilität
- ➔ Sicherung von Mobilität im Alter